Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3674**

17. Wahlperiode 10. 11. 2010

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Lisa Paus, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Modellversuche mit Gigalinern beenden – Umweltorientierten Aktionsplan Güterverkehr und Logistik auf den Weg bringen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Es gibt viele gute Gründe, die gegen die Anhebung von Maßen und Gewichten bei Lkw sprechen. Denn Gigaliner, Mega-Trucks, Öko-Kombis, Lang-Lkw oder wie sie auch immer genannt werden, sind eine Gefahr für die Verkehrssicherheit, da die Aufprallenergie mit dem Gewicht ansteigt. Ein voll beladener 60-Tonner, der durch eine Leitplanke bricht oder auf ein Stauende auffährt, hat weitaus verheerendere Wirkungen als ein 40-Tonner. Das Räumen einer Kreuzung oder eines Bahnübergangs durch einen Gigaliner dauert wesentlich länger als bei einem normalen Lastzug. Und in Tunneln wird die Brandlast durch größere Lkw, die mehr transportieren, gesteigert. Zudem ist unsere gesamte Verkehrsinfrastruktur nicht auf Gigaliner ausgerichtet. Das betrifft z. B. Rastplätze für Lkw an Autobahnen, die gerade mit hohem finanziellen Aufwand ausgebaut werden, ohne das dabei überlange Lkw berücksichtigt werden. Auch die Lebensdauer von Brücken würde sich durch den massenhaften Einsatz von Gigalinern deutlich verkürzen und den Instandhaltungsaufwand in die Höhe treiben.

Gigaliner verbilligen den Straßentransport und sorgen damit dafür, dass Güter von der Schiene wieder auf die Straße zurückverladen werden. Dies würde insbesondere dem Kombinierten Verkehr (KV) schaden. Schon der Verlust von 10 bis 20 Prozent Ladeaufkommen kann eine Strecke des Kombinierten Verkehrs unwirtschaftlich machen, was in der Folge dazu führt, dass der gesamte Verkehr wieder auf die Straße verlagert werden muss. Gigaliner sind also auch umweltpolitisch schädlich, weil eine isolierte Betrachtung des Straßengüterverkehrs nicht aufgeht, sondern die negativen Auswirkungen auf umweltfreundlicheren Schienengüterverkehr und der Transport auf Wasserstraßen mit betrachtet werden müssen. Anschauungsunterricht dafür bietet das Beispiel Schweiz, wo der Lkw-Anteil im Binnenverkehr der Schweiz angestiegen ist, nachdem die Gewichtslimits in zwei Schritten von 28 Tonnen auf 40 Tonnen angehoben wurden. Und dies trotz der gleichzeitigen Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die im Durchschnitt viermal so hoch ist wie die deutsche Lkw-Maut.

Ein bundesweiter Modellversuch für Gigaliner, wie ihn die Bundesregierung plant, ist nicht nur überflüssig, weil er ein falsches Güterverkehrskonzept unter-

stützt, mit dem potenziell Güter von der Schiene auf die Straße rückverlagert werden, er soll zudem – gegen den Willen der Mehrheit der Bundesländer – ohne eine Bundesratsbeteiligung erfolgen. Wörtlich heißt es in dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 6. Oktober 2010: „Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den Ländern nur ein Gestaltungsrecht einräumen will, indem es die Rahmenbedingungen sowie die Durchführung des Feldversuchs durch eine Ausnahmeverordnung zu § 6 Straßenverkehrsgesetz ohne Befassung des Bundesrats festlegen will." Und weiter: „Unter Beachtung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2007 und der Tatsache, dass bereits Ergebnisse von Modellversuchen mit Lang-Lkw vorliegen und dass einige Länder die Durchführung des Feldversuchs ablehnen, bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMVBS, keinen weiteren Feldversuch mit Lang-Lkw durchzuführen." Ein Gutachten des Deutschen Instituts für Urbanistik im Auftrag des Deutschen Städtetags, der Allianz pro Schiene und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen vom 15. September 2010 kommt zudem zu dem Schluss, dass das BMVBS einen bundesweiten Feldversuch mit Gigalinern nicht ohne Beteiligung des Bundestages und des Bundesrates erlassen kann. Es bedürfe einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, um eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage zu schaffen. Dies war z. B. vor der Einführung des Modellversuchs zum „Begleiteten Fahren mit 17" erfolgt. Der Verzicht auf eine solche gesetzliche Ermächtigung, der Bundestag und Bundesrat zustimmen müssen, sei rechtswidrig und damit nichtig.

Umweltorientierten Aktionsplan Güterverkehr und Logistik auf den Weg bringen

Der Aktionsplan muss mehr sein, als ein Update des unter der großen Koalition verabschiedeten Masterplans Güterverkehr und Logistik. Zu befürchten ist allerdings, dass der Aktionsplan lediglich einen Wunschkatalog der Straßenverkehrswirtschaft abbildet, wie es schon die Formulierung aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP suggeriert, in dem es heißt: „Die Förderung des Logistikstandorts Deutschland werden wir durch die Umsetzung von gemeinsam mit dem Gewerbe ausgewählten Maßnahmen aus dem Masterplan Güterverkehr und Logistik erreichen." Dafür spricht, dass der hoch strittige Feldversuch Bestandteil des Aktionsplans werden soll und Maßnahmen, die auf eine Verlagerung und Vermeidung von Verkehren setzen, herausfallen.

Es ist aber gerade nicht Aufgabe der Politik, Partikularinteressen zu bedienen, sondern in einem offenen und transparenten Prozess Strategien mit allen Beteiligten zu erarbeiten, die dann auch gemeinsam umgesetzt werden. Dabei müssen Maßnahmen und Strategien sich aus übergeordneten Zielen ableiten lassen, wie sie jetzt mit dem Energiekonzept für den Verkehrsbereich in Ansätzen vorhanden sind.

Denn das im September 2010 beschlossene Energiekonzept der Bundesregierung benennt Ziele für den Endenergieverbrauch des Verkehrs bis 2020 und bis 2050, aus dem sich auch Mindestziele für die CO_2-Einsparung ableiten. Konkret lautet die Formulierung im Energiekonzept der Bundesregierung vom 28. September 2010: „Im Verkehrsbereich soll der Endenergieverbrauch bis 2020 um rund 10 Prozent und bis 2050 um rund 40 Prozent gegenüber 2005 zurückgehen." (S. 5). Bei einem Verbrauch von rund 2 600 Petajoule im Verkehrsbereich im Jahr 2005 bedeutet das Ziel für das Jahr 2020, nur noch so viel Endenergie im Verkehr einzusetzen wir im Jahr 1990. Das Ziel, den Endenergieverbrauch bis 2050 um 40 Prozent zu reduzieren, bedeutet, dass wir in 40 Jahren gerade mal so viel Energie im Verkehr verbrauchen sollen, wie es 1978 in den alten Bundesländern der Fall war.

Mit den Zielen zur Senkung des Endenergieverbrauchs ist erstmals gleichzeitig auch ein Mindestziel für die Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor festgelegt worden, da der Endenergieverbrauch im Verkehr sich bisher fast ausschließlich aus fossilen Energien speist. Eine Senkung des Endenergieverbrauchs führt daher in nahezu gleichem Umfang zu einer Senkung der CO_2-Emissionen.

Alle mittel- und langfristig angelegten Programme des BMVBS, so auch der geplante Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, müssen aufzeigen, dass sie dieses Ziel erreichen können.

Es sind daher Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, mit denen der Endenergieverbrauch des Verkehrs – auch bei steigender Verkehrsleistung und unabhängig vom bereitgestellten Energiemix – in den nächsten Jahren sinkt. Dies bedeutet konkret, dass sich das Ziel z. B. nicht durch den Ersatz von fossilen Kraftstoffen durch Biokraftstoffe erreichen lässt, da dies nicht zu einer Senkung des Endenergieverbrauchs führt. Die Potenziale für die Senkung des durchschnittlichen Lkw-Verbrauchs auf der Fernstrecke sind zudem gering. Das Energieszenario der Bundesregierung von Prognos AG/EWI/GWS (EWI = Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln; GWS = Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH) geht davon aus, dass Lkw-Sattelzüge, wie sie im Fernverkehr einsetzt werden, bis 2050 auf einen Durchschnittsverbrauch von 25,5 l/100 km kommen werden gegenüber 30,8 l/100 km in 2008.

Eine Umstellung der Energiebasis von der Verbrennung fossiler Kraftstoffe auf elektrischen Antrieb hingegen würde auch den Endenergieverbrauch senken, da elektrische Antriebe über weitaus höhere Wirkungsgrade als Verbrennungsmotoren verfügen. Neben der Entwicklung umweltfreundlicherer dieselelektrischer Antriebe für Binnenschiffe ist es derzeit die realistischste Option den Güterverkehr zu elektrifizieren, die Verlagerung von Lkw-Transporten auf die elektrifizierte Schiene, die aufgrund ihres geringeren Roll- und Luftwiderstands gegenüber dem Lkw weitere Effizienzvorteile bietet. Elektrisch betriebene schwere Lkw auf der Fernstrecke sind hingegen noch nicht einmal eine technische Utopie. Alle Langfristszenarien, auch das Energieszenario von Prognos AG/EWI/GWS 2010, gehen davon aus, dass Lkw auf der Fernstrecke auch im Jahr 2050 noch mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden.

Neben der Verlagerung des energieintensiven Straßengüterverkehrs auf die energieeffizientere Schiene und die Wasserstraße und den – bei Lkw allerdings sehr limitierten – Möglichkeiten, einer Verbrauchsreduktion, trägt die Senkung der Transportweiten durch regionale Wirtschaftskreisläufe und vor allem auch die bessere Auslastung von Transportmitteln zu einer Senkung des Endenergieverbrauchs bei.

Kommt es bis 2050 zu einer ungebremsten Verdopplung der Verkehrsleistung von rund 600 Milliarden Tonnenkilometer heute auf mehr als 1 200 Milliarden Tonnenkilometer (progtrans 2007: Schlussbericht – Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050), so müsste der Endenergieverbrauch pro Tonnenkilometer sogar um 80 Prozent gegenüber 2005 sinken, wenn der Güterverkehr im gleichen Maße zur Senkung des Endenergieverbrauchs beitragen soll wie der Personenverkehr. Alles, was der Güterverkehr nicht zur Senkung beitragen kann, müsste durch den Personenverkehr kompensiert werden, was angesichts der prognostizierten Steigerung des sehr energieintensiven Luftverkehrs äußerst schwierig werden dürfte.

Ein weiteres wichtiges Ziel aus dem Energiekonzept ist der Ausbau der Schiene für den Schienengüterverkehr: „Wir wollen die Investitionen in die Schieneninfrastruktur ausbauen und auf die Knotenpunkte und Engpässe konzentrieren, die für das Netz von zentraler Bedeutung sind. Dabei müssen für die zentralen

aufkommensstarken Verbindungen spezielle Korridore für den Schienengüterverkehr entwickelt und prioritär ausgebaut werden. Nur so wird es möglich, die notwendigen Voraussetzungen für eine Verlagerung insbesondere des Güterverkehrs auf den umweltfreundlicheren Schienenverkehr zur schaffen.“ Die Studie „Schienennetz 2025/2030 – Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ des Berliner Verkehrswissenschaftlers Michael Holzhey im Auftrag des Umweltbundesamtes zeigt auf, wie dieses Ziel aus dem Energiekonzept mit einer Verdopplung der Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr bis 2025 erreicht werden kann. Ein umweltorientierter und langfristig ausgerichteter Aktionsplan Güterverkehr und Logistik muss Ziele für die Trassenkapazität der Schiene benennen und aufzeigen, welche Bedarfsplanmaßnahmen dafür innerhalb des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens mit Priorität umgesetzt und welche zurückgestellt werden sollen.

Eine weitere zentrale Maßnahme für den Aktionsplan ist die Stärkung des Kombinierten Verkehrs, in dem auch Innovationen gefördert werden, mit denen der Parallelumschlag von Sattelauflieger möglich wird, die bisher nicht KV-fähig sind, wie sie z. B. die sächsische Firma CargoBeamer AG entwickelt hat.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den rechtswidrigen Versuch, einen bundesweiten Feldversuch mit Gigalinern ohne Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Wege einer Ausnahmenverordnung durchzusetzen, aufzugeben;
2. den bundesweiten Feldversuch mit Gigalinern abzusagen und sich im EU-Verkehrsministerrat für die Beibehaltung der derzeitigen Maße und Gewichte für schwere Nutzfahrzeuge einzusetzen;
3. einen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik vorzulegen,
   a) der sich an den Zielen zur Senkung des Endenergieverbrauchs des Energiekonzepts der Bundesregierung bis 2020 und 2050 ausrichtet,
   b) der aufbauend auf den Zielen zur Senkung des Endenergieverbrauchs ambitionierte Ziele zur CO_2-Einsparung den Güterverkehr bis 2020 und bis 2050 benennt,
   c) der konkrete Vorschläge für die Kapazitätserweiterung für den Schienengüterverkehr macht, die das Energiekonzept der Bundesregierung zu Recht als „Voraussetzung für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene“ benennt.

Berlin, den 10. November 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Das bisher in Deutschland und Europa geltende Lkw-Höchstmaß beträgt 18,75 Meter. Das Höchstgewicht beträgt 40 Tonnen bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr. Lkw-Längen und -gewichte sind im Prinzip technisch nach oben offen. In Schweden werden bereits 30 Meter lange Lkw mit 11 Achsen eingesetzt, die 90 Tonnen transportieren. Vergleichbar den Befürwortern der Gigaliner in Deutschland wird auch in Schweden mit der größeren Effizienz solcher Monstertrucks argumentiert, da sie angeblich zu weniger Lkw-Fahrten führten. Dieser Logik folgend würden noch längere, noch schwerere „Road

Trains“ (Straßen-Züge), wie die Fahrzeugkombinationen auch genannt werden und die in Australien bis zu 54 Meter lang sind, sogar noch effizienter sein.

Natürlich hat niemand in der Bundesregierung die Absicht, solche Monstertrucks wie in Schweden auf Deutschlands Straßen zuzulassen. So sollen lediglich Lkw mit den Maßen von Gigalinern (25,25 Meter) ohne Erhöhung des Gewichtslimits in einem bundesweiten Feldversuch getestet werden. Nach allgemeiner Zulassung der längeren Lkw können auch die Gewichte angehoben und diese Spirale in den kommenden Jahren weiter nach oben gedreht werden. Technisch, das zeigt der schwedische Modellversuch, ist dies schließlich kein Problem.

Das von der sächsischen Firma CargoBeamer AG entwickelte Verfahren eines automatisierten Parallelumschlags von Standard-Sattelaufliegern und den etwas höheren Megatrailern (nicht zu verwechseln mit Megatrucks) in wenigen Minuten, stellt eine große Chance dar, um den wachsenden Straßengüterverkehr mit Sattelaufliegern umweltfreundlich und kostensparend auf die Schiene zu verlagern. Denn rund 45 Prozent des Lkw-Verkehrs in Deutschland findet mit Sattelaufliegern statt, aber nur rund 5 Prozent davon sind bisher für den Kombinierten Verkehr geeignet, da sie eine spezielle Ausrüstung erhalten müssen, damit sie in den KV-Umschlagsanlagen mit Portalkränen gehoben werden können. Mit diesem Verfahren könnte der Anteil des Kombinierten Verkehrs deutlich angehoben werden, was auch zu einer Entlastung der Straße und den Straßenunterhaltskosten führen würde, da jeder Lkw die Straße beansprucht wie 60 000 Pkw.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333